

Тарас Чухлиб

**“Ехал казак за Дунай...”: поход европейской коалиции в Венгрию и Словакию после Венской битвы 12 сентября 1683 г.**

В статье освещается участие казачества и шляхты Украины в походе войск Австрийской империи и Речи Посполитой против турок в Венгрию и Словакию. Эта военная кампания произошла после завершения Венской битвы 12 сентября 1683 г.

**Ключевые слова:** Венская битва 1683 г., казачество в Венгрии и Словакии



Штурм австрійсько-німецько-польсько-українськими військами турецької фортеці Естергом над Дунаєм (Угорщина, 27 жовтня 1683 р.).  
Гравюра. Невідомий автор. Кінець 1683 р.

УДК 94(477)“1737–1739”

Геннадій Шпитальов

**ДНІПРОВСЬКА ВІЙСЬКОВА ФЛОТИЛІЯ (1737 – 1739)**

У даній статті розглядається діяльність Дніпровської військової флотилії під час російсько-турецької війни 1735-1739 рр. Відображено процес будівництва і бойовий шлях флотилії. Розкрито особливості конструкції, а також бойові можливості суден флотилії. Визначено місце флотилії на театрі бойових дій.

**Ключові слова:** Дніпровська військова флотилія, російсько-турецька війна 1735-1739 рр., будівництво суден.

Початок російському військовому суднобудуванню на Дніпрі було покладено в період російсько-турецької війни 1735 – 1739 рр. У

військово-історичній літературі це питання не отримало окремої уваги дослідників. На сьогодні як в Росії, так і в Україні над темою працює вузьке коло спеціалістів. Метою цього дослідження є реконструкція основних етапів будівництва та бойових дій Дніпровської флотилії. Автор даної розвідки подає читачу загальну картину подій.

Дніпровська флотилія почала формуватись задовго до російсько-турецької війни 1735 – 1739 рр.

У період російсько-турецьких воєн кінця XVII – початку XVIII ст. на Дніпрі діяли гребні козацькі флотилії, побудовані на Гетьманщині і Запорозжжі. У 1723 р., готуючись до чергової війни з Туреччиною, імператор Петро I вирішив створити Дніпровську військову флотилію. Для будівництва цієї флотилії на р. Десна було засновано Брянське адміралтейство. Готові судна мали спускатись в Дніпро і далі в Чорне море. Водночас, на Тавровській верфі колишнього Воронежського адміралтейства було відновлено будівництво Азовського флоту. (Воронезьке адміралтейство перейменували на Тавровське). Обидва адміралтейства почали будувати галери, прами, боти і каїки, але влітку 1724 р., у зв'язку із налагодженням відносин з Туреччиною, роботи згорнули. Надалі, аж до приходу на російський трон Анни Іоаннівни<sup>58</sup>, південному суднобудуванню уваги не приділялося.

На початку 30-х рр. XVIII ст. в Росії знову назріло питання виходу до середземноморських портів і підкорення Кримського ханства. Уряд Анни Іоаннівни вирішив прискорити будівництво в Таврові і поновити суднобудування у Брянську. З лютого 1732 р. Тавровським і Брянським адміралтействами почала опікуватися Воїнська морська комісія, котра перебувала під особливою дирекцією віце-канцлера графа А.Остермана. До складу Комісії входили: віце-адмірала – граф М. Головін (з 1733 р. адмірал і президент Адміралтейств-колегії), Н. Синявін і Т. Сандерс; контр-адмірала – П. Бредаль і В. Дмитрієв-Мамонов<sup>59</sup>. Головним управляючим “*Брянского строительства*” було призначено статського радника О. Зибіна<sup>60</sup>.

12.04.1736 р. Росія оголосила війну Туреччині. Президент Військової колегії генерал-фельдмаршал Х. Мініх<sup>61</sup> наказав О. Зибіну добудувати закладені у 1724 р. судна (чотири галери і три прами). Однак недобудовані корпуси за такий тривалий час встигли згнити і від них довелось відмовитись<sup>62</sup>. У той самий час Тавровська військова

<sup>58</sup> Анна Іоаннівна – дочка царя Іоанна V, племінниця Петра I, герцогиня-вдова курляндська і семигальська, російська імператриця 1730 – 1740 рр.

<sup>59</sup> Для заохочення російських дворян до військово-морської служби, Воїнська морська комісія скоротила флотські штаб- і обер-офіцерські чини із підвищенням у ранзі. Так, було скасовано чини капітан-командора, капітанів II і III-го рангів, капітан-лейтенанта, унтер-лейтенанта і корабельного секретаря. За штатом 1732 р. залишився чин капітана (полковницького рангу), лейтенанта (майорського рангу), мічмана (поручницького рангу), а серед ластових (допоміжних) чинів – майстра (рівного армійському капітану) і штурмана (поручницького рангу).

<sup>60</sup> О. Зибін був серед тих аристократів, хто у 1730 р. взяв участь у проекті обмеження імператорської влади. На той момент він дійсний статський радник, президент Берг-колегії. У 1731 р. його було зміщено з посади і призначено суддею Сисского приказу, а у 1735 р., за невірне судове рішення, позбавлено генеральського чину і відраджено “на Днепровскую верфь”. У 1738 р. опальному морському і гірничих справ інженеру “за показанные его при строении судов и у отправления провианта и лесов труды” імператриця поверне втрачений ранг дійсного статського радника.

<sup>61</sup> Христофор Антонович Мініх (Бурхард-Крістоф фон Мюніх).

<sup>62</sup> Материалы для истории русского флота (далі – МИРФ) / Под ред. Ф. Веселаго. – Ч. VI. – СПб., 1877. – С. 119.

флотилія вже являла собою серйозну військову силу і своїми діями в травні-червні 1736 р. суттєво допомогла Донській армії генерал-фельдмаршала П. Лассі у справі здобуття Азова. Між тим, у травні Дніпровська армія генерал-фельдмаршала Х.Мініха виступила на Крим. У цей час у пониззі Дніпра проти турків діяла козацька флотилія Війська Запорозького Низового. Запорожці на своїх бойових човнах-дубах проводили розвідувальні пошуки і захоплювали поодинокі судна супротивника в районі Дніпровсько-Бузького лиману. Після захоплення корпусом генерал-лейтенанта М. Леонтєва ф. Кінбурн (тур. *Кил-Бурун* – “Гострий Ніс”), що сталося 8.06.1736, частина Запорозької флотилії зосередилась в кінбурнській гавані і розпочала спостереження за Очаковим (з тур. *Ачі-Капи* – “Відкриті Ворота”; з тат. *Ачік* – “Відкритий”). Втім, на початку серпня росіяни змушені були залишити Кінбурн. Запорожцям довелось на своїх дубах вивозити з фортеці артилерію корпусу М. Леонтєва. До кінця кампанії запорожці продовжували діяти на Лимані. Так, 6 вересня партія запорожців на десяти дубах захопила поблизу Очакова турецьку галеру, на якій знаходилось п'ятнадцять гармат і одна мортира. Трофейні гармати козаки доправили на Січ<sup>63</sup>.

Після завершення невдалого походу на Кримський півострів Х. Мініх дійшов висновку, що на Дніпрі необхідно мати потужну гребну флотилію. Повертаючись із армією на зимові квартири, фельдмаршал розпитував запорозьких човнярів і лоцманів про дніпровські пороги і можливість проходу через них плоскодонних галер і прамів. Старі запорожці відповідали, що судна такого типу можна спускати порогами лише під час весняної повені; при цьому, розміри суден не повинні перевищувати габарити дубів і байдаків<sup>64</sup>.

У справі створення потужної гребної флотилії на Дніпрі фельдмаршала підтримав Сенат і Кабінет Міністрів (міністри кабінету імператриці). Наприкінці літа, для закладення Нової Брянської верфі, Х. Мініх тимчасово відкликав на Десну головного командира Тавровського адміралтейства віце-адмірала П. Бредаля. Згідно з планами на наступну кампанію, судна Брянського адміралтейства мали доправити до Очакова облогу артилерію і військові припаси. У свою чергу, Донська армія П.Лассі мала виступити до Криму, а Тавровська флотилія – доправляти на півострів військові припаси по Азовському морю. І все було б чудово, якби не дніпровські пороги та мілководдя гирла Дону. Через це у Брянську і Таврові замість містких суден мали будувати 1000 спеціальних плоскодонних човнів. Виконання усіх необхідних робіт потребувало 40 000 робітників, а саме: теслярів, конопатників, ковалів, пильщиків і до кожної категорії десятників, а також для кожного виду робіт (корпусної, блокової, щоглової, весельної справ та ін.) відповідних майстрів і підмайстрів. Необхідна грошова сума на будівництво обчислювалась у сумі 795 000 крб. (руб.), однак державною казною було

<sup>63</sup> Шпитальов Г.Г. Бойові дії запорозьких човнів у складі Дніпровської воєнної флотилії під час російсько-турецької війни 1735 – 1739 рр. // Наукові записки. Зб. пр. молодих вчених та аспірантів Інституту української археографії та джерелознавства ім. М. С. Грушевського. – К., 2001. – Т. 7. – С. 93–94.

<sup>64</sup> Всеподданнейшие донесения графа Миниха /Под ред. А. Мышлаевского. – Ч. I: Донесения 1736 и 1737 гг. // Сборник военно-исторических материалов (далі – СВІМ). – Вып. X. – СПб., 1897. – С. 114.

відпущено всього 200 000 крб. (руб.). Будівельний ліс (соснові, ольхові, осинові і дубові колоди) для Дніпровської флотилії мали заготовляти під Брянськом, Смоленськом, Трубчевськом, Калугою і Тулою, а для Донської флотилії – у Воронежській губернії. Парусину на вітрила виготовляли московські і суздальські приватні мануфактури<sup>65</sup>.

У серпні Адміралтейств-колегія постановила будувати у Таврові і Брянську *“островские лодки”* (десантні човни полку П. Островського доби Північної війни). Х.Мініх і П.Бредаль категорично заперечували, бо ті судна мали велику осадку. Згодом члени Воїнської морської комісії визнали за краще будувати плоскодонні кончебаси за проектом К. Ніулона<sup>66</sup>. Фельдмаршалу Х.Мініху кончебаси видались замалими і той замовив Адміралтейств-колегії проект більшого човна, подібного запорозькому дубу. Креслення і модель *“новоманерной запорожской лодки”* виконав обер-інтендант Д. Броун. 6.09.1736 Адміралтейств-колегія затвердила цей проект для будівництва на Новій Брянській верфі у кількості 500 одиниць. Судна Д.Броуна отримали назву дубель-шлюпок (подвійних шлюпок)<sup>67</sup>. До початку літньої кампанії для Дніпровської флотилії мали побудувати 4 плоскодонні галери, 3 прами і 500 дубель-шлюпок. Дубель-шлюпки і галери призначались для дій проти суден супротивника на Дніпровсько-Бузькому лимані, а прами – для ведення вогню із важких гармат по Очакову. (12.11.1736 для Тавровського адміралтейства Військова колегія затвердила проект *“новоманерной казачьей лодки”* галерного майстра А.Алатчанінова, також у кількості 500 одиниць). Раптом 16.12.1736 для Тавровського і Брянського адміралтейств Сенат видав постанову щодо будівництва кончебасів замість запланованих раніше *“островских лодок”*. Зрозуміло, що постанова запізнилася – у Брянську і Таврові вже повним ходом йшло будівництво новоманірних суден. Тавровське адміралтейство відмовилось від кончебасів навідріз. У Брянську до кінця року знайшли компромісне рішення – за рахунок зменшення числа дубель-шлюпок, майстри погодились виготовити 40 кончебасів, а також 60 плашкоутів (понтонних барок) для наведення переправ через Дніпро<sup>68</sup>.

Починаючи з осені 1736 р. і до самого кінця війни між Військовою колегією і Адміралтейств-колегією з приводу будівництва плоскодонних човнів постійно точилися суперечки. Кожна сторона відстоювала своє бачення будівництва, забезпечення і дій флотилій. Узгодження окремих позицій (щодо типів суден, місцезнаходження баз, відрядження

<sup>65</sup> Байов А. Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Война России с Турцией 1736 – 1739 годов: В 2 т. – Т. 1. Первые три года войны. – СПб., 1906. – Примечания. – С. 125.

<sup>66</sup> Основні характеристики кончебаса були такі: довжина 58 футів, ширина 15 футів, вантажопідйомність 25 т, осадка з вантажем три фути, а без вантажу – 1 фут і 10 дюймів, 9 пар весел, навісне стерно, одна щогла з люгерним вітрилом, екіпаж до 60 чоловік, артилерійське озброєння складалось із шести 2-фунтових ніккор.

<sup>67</sup> Основні характеристики дубель-шлюпки наступні: довжина 85 футів, ширина 20 футів, вантажопідйомність 50 т, екіпаж 70-100 чоловік, осадка з вантажем понад 6 футів, 12 пар весел, навісне стерно, дві щогли. Вітрильне оснащення було двох типів – гафельне (на високих щоглах), або латинське (на коротких щоглах). Артилерійське озброєння складалось із чотирьох трифунтових фальконетів і восьми однофунтових мушкетонів.

<sup>68</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 609; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 125 (Прим.); Кабалія Д.Р., Нефьодов В.В. “Запорозька чайка”: історія однієї знахідки. – Запоріжжя, 2005. – С. 69–70, 80–83.

майстрів та робітників) тягнулись місяцями. Суперечливі рішення зв'язували ініціативу керівників обох південних адміралтейств, що суттєво гальмувало справу. У ці суперечки було втягнуто Сенат і Кабінет Міністрів. Часом остаточні рішення доводилось приймати самій імператриці. Стосовно будівництва суден Донської і Дніпровської флотилій зберігся величезний масив документів; він складається переважно із бюрократичної кореспонденції Брянського і Тавровського адміралтейств з Адміралтейств-колегією, Військовою колегією, Сенатом і Кабінетом Міністрів, а також перехресного листування між усіма цими установами. (У Російському державному архіві давніх актів зберігається ключовий масив документів, який “зв'язує” листування з цього приводу між усіма вищезгаданими установами. Це фонд 248 “Сенат и сенатские учреждения”, опис 126, справи 556 – 579. Документи, зібрані у цих справах, датуються 1736 – 1741 рр. Матеріал є цікавим для дослідників, які спеціалізуються на історії суднобудування).

04.01.1737р. Сенат видав указ щодо створення на базі Брянського адміралтейства Дніпровської експедиції. (Донська експедиція на базі Тавровського адміралтейства існувала з червня 1729 р.). За розпорядженням Кабінету Міністрів з Балтики на Нову Брянську верф було відряджено 1222 адміралтейських служителя, 1232 майстри і підмайстри, а також 2200 солдатів від польових полків Дніпровської армії Х. Мініха. У навколишніх повітах набрали необхідну кількість робітників. Безпосереднє керівництво будівельними роботами здійснював капітан полковницького рангу П. Кашкін. Сплав готових суден доручався лейтенанту майорського рангу О. Кашкіну. На сплаві було задіяно 6 мічманів поручницького рангу, 60 досвідчених старшин і матросів, а також місцеві інвалідні команди та солдати гарнізонних полків Білгородської губернії. Для нагляду за робітниками і солдатами, до Експедиції відрядили 10 обер-офіцерів і 20 чоловік унтер-офіцерського складу. Забезпечення майстрів, службовців, робітників, солдатів і матросів покладалось на кріґс-комісара генерал-майорського рангу князя М. Трубецького. Спостереження за будівництвом Адміралтейств-колегія доручила члену Воїнської морської комісії контр-адміралу В. Дмитрієву-Мамонову. 03.02.1737 імператриця призначила В. Дмитрієва-Мамонова на посаду головного командира Дніпровської експедиції<sup>69</sup>.

Навесні, ще до початку кампанії, Запорозька флотилія взяла під контроль гирло Дніпра. Так, 30 березня при урочищі Станіславі (що біля гирла Інгульця) козаки на дубах атакували переправу татарської орди, “к которой от Очакова для перевозу Днепра несколько судов приведено было”, відігнавши турецькі судна в Лиман. Березневий виступ армії Х. Мініха до Очакова затримувався через проблеми із наведенням переправи на правий берег Дніпра (новозбудовані плашкоути ще навіть не вийшли із Брянська). У перших числах квітня Х. Мініх змушений був віддати наказ по армії зібрати усі можливі плавзасоби у

<sup>69</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 198, 616 – 617; Бумаги Кабинета Министров Императрицы Анны Иоанновны. 1731 – 1740 гг. / Под ред. А. Филиппова. – Ч. VI. 1737 г. // Сборник Императорского Русского исторического общества (далі – СИРИО). – Т. 117. – С. 18, 27, 147; СВММ. – Вып. X. – СПб., 1897. – С. 215, 249, 259-260; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 166 (Прим.).

придніпровського населення. З цього приводу фельдмаршал доповідав імператриці, що *“малороссийские прибережные жители”* чинили спротив і судна для переправи *“были штурмом одержаны”*. На початок квітня в районі Мішурина Рогу (неподалік Перевелочни) через Дніпро на 128 *“партикулярных”* суднах було наведено наплавний міст довжиною в 520 саженив і шириною в три сажени. На 68 саженив з кожного боку Дніпра цей міст тримався на сваях та інших упорах. На правому березі міст прикривався подвійним редутом із двома меншими фланговими редутами, які були зв'язані між собою суцільною реданною лінією. По мосту мали переправити артилерію, обоз й усі кінні полки. Для переправи піхотних полків облаштували два перевози в районі м. Орлик і с. Власівки. (Після повернення армії з походу переправу демонтують, а наступної весни – знову наведуть в тому ж районі). В цей же час розпочався спуск до гирла Дніпра байдаків з провіантом. (Впродовж усієї війни провіантські байдаки на Десні і Дніпрі перебували у віданні генерал-крігс-комісара князя М. Трубецкого)<sup>70</sup>.

29 червня Дніпровська армія генерал-фельдмаршала Х.Мініха, чисельністю 70 000 чоловік при 62 польових і полкових гарматах, підійшла до Очакова<sup>71</sup>. На той час в Очакові перебувало 22 000 турецького війська при 122 гарматах, 9 мортирах і 34 басах. Війська гарнізону очолював очаківський сераскер Яхья-паша, а комендантом фортеці був двобунчужний паша Мустафа-ага. Невдовзі, на допомогу фортеці мали прибути війська бендерського сераскера Абдулли-паші, а із Синопу – чорноморська ескадра. На момент підходу до фортеці армії Х. Мініха, флотилії В. Дмитрієва-Мамонова разом із облоговою артилерією в пониззі Дніпра не виявилось. Не чекаючи на підхід до Очакова турецької армії і флоту, Х.Мініх зважився на штурм із тими гарматами, які були в його розпорядженні. 2 липня у ході загального приступу Очаків перейшов до рук росіян. Це сталося внаслідок потужного вибуху головного порохового льоху фортеці (500 діжок пороху). Пороховий льох вибухнув через пожежу, спричинену обстрілом фортеці польовою артилерією Х. Мініха. Вибух спричинив величезні руйнування і жертви. Пожежа, що охопила місто, дісталася ще двох порохових льохів. Поблизу епіцентру одного із цих вибухів міський мур частково обвалився. Неспроможний одночасно гасити пожежу і обороняти місто, гарнізон кинувся на пристань до своїх галер. У цей самий час, російська легка кіннота (гусари і донці) прорвалася в гавань через відчинені Морські ворота. Слідом у місто вдерлася російська піхота. Зчинилася страшена різанина. Обидва очаківські сераскери капітулювали лише після того, як дізналися, що

<sup>70</sup> СВІМ. – Вып. X. – СПб., 1897. – С. 310–311; Журнал, ведённый при главной армии Ея Императорского Величества Анны Иоанновны во время кампании 1737 года и инструкция для действий войск против турок / Под ред. А. Мышлаевского // СВІМ. – Вып. XV. – СПб., 1904. – С. 3; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 363–368, 406, 495, План № 12; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства после императора Петра I до Екатерины II // Материалы для истории инженерного искусства в России. – Ч. III. – СПб., 1865. – С. 352, 430–431; Шпитальов Г.Г. Бойові дії запорозьких човнів. – С. 94.

<sup>71</sup> Очаків був військово-адміністративним центром османів на землі *Єдисан* і відносився до провінції *Озі* (Сілістрійський вілайет із центром у Бендерах).

галери покинули гавань і з фортеці їм вже не вибратися. Разом із сераскерами в полон було взято 30 значних чиновників, 60 офіцерів і 3174 нижніх чинів. (Під Очаковим буде поховано 17 000 трупів оборонців і жителів. Також чимало людей, які, кинувшись у воду, намагалися дістатися до відпливаючих галер, потонуло поблизу гавані). Росіяни втратили убитими 68 офіцерів і 987 нижніх чинів. Відразу після падіння Очакова турки залишили і Кінбурн. Проте без флотилії перекинути війська до Кінбурна Х. Мініх не міг. Достеменною інформацією про те, що коїться у тій фортеці, також не було. 05 липня фельдмаршал виступив із армією на Бендери, залишивши в Очакові восьмитисячний гарнізон під командуванням генерал-майора І. Бахметьєва та інженер-полковника М. Брадке. Через два дні потому із Синопу до Очакова прийшло п'ять турецьких кораблів, на яких перебувало до 5000 яничарів. Те, що Очаків у руках росіян, а Кінбурн покинуто, для капудан-паші стало повною несподіванкою. Пролавірувавши певний час між обома фортецями кораблі вийшли в море<sup>72</sup>.

Тим часом участь брянських суден у кампанії залишалась під питанням. Перегін суден до Очакова затягнувся. З кінця квітня і до початку червня із Брянська в Переволочну було відправлено 355 суден: 4 галери, 3 прами, 202 дубель-шлюпки, 9 ординарних шлюпок, 31 дельял, 20 кончечасів, 24 плашкоутів, 18 великих і 44 малих барок. Так, 26 квітня 1737 року разом з кріґс-комісаром (вже генерал-лейтенантом) Трубецьким вийшло 33 судна; 02 травня разом з капітаном Брентом – 41 судно; 09 травня разом з лейтенантом Несвицьким – 60 суден; 17 травня з лейтенантом Лоцинським – 50 суден; 18 травня з лейтенантом Лопухіним – 30 суден; 26 травня з лейтенантом Милославським – 65 суден; 01 червня з контр-адміралом Дмитрієвим-Мамоновим – 76 суден. Транспортування кожної партії тривало близько місяця. Так, перші судна, відправлені із Брянська ще 22 квітня, прибули до Переволочної лише 20 травня. Проте прибуття готових суден до Переволочної ще не означало їх участі у кампанії; судна ще треба було перевести через дніпровські пороги. На самих порогах необхідно було будувати пристані і спеціальні пристрої, а також зводити укріплення і житло для солдатів та робітників. Перші три пороги (Кодацький, Сурський, Лоханський) човни доводилось тягти волоком по спеціальній колії; теж саме було і на Ненаситенському порозі. Решту порогів човни проходили порожні за допомогою запорозьких лоцманів, а вантажі перевозили берегом на возах<sup>73</sup>.

Впродовж літа на правому березі Дніпра було споруджено опорні пункти: ретраншементи Кам'янський (супроти Усть-Самарської фортеці), Кайдацький, Ненаситенський, Хортицький (напроти о-ва

<sup>72</sup> СВІМ. – Вып. XV. – С. 25-29; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 386, 390-394; Манштейн Х.-Г. Записки о России. – М., 1875. – С. 111-113; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 624-630; Соловьев С. М. История России с древнейших времён. – Кн. X. 1725 – 1740. – Т. 19-20. – М., 2002. – С. 553-558.

<sup>73</sup> Бумаги Кабинета Министров. Ч. VI. 1737 г. // СИРИО. – Т. 117. – С. 313; МИРФ. – Ч. VI. – С. 619-622; СВІМ. – Вып. X. – СПб., 1897. – С. 149, 263, 279-280, 308, 315; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 338-340; Шпитальов Г.Г. Запорозьке військо в російсько-турецькій війні 1735 – 1739 рр. – Запоріжжя, 2002. – С. 66.

Мала Хортиця), а також Новий шанець (на місці знесеного у 1700 р. *Кизи-Кермена* – з тур. “Дівоча Фортеця”). У цих ретраншементах було влаштовано пристані. На лівому березі Дніпра стоянками для суден флотилії могли служити минулорічні редуті і ретраншементи, зведені армією Х.Мініха під час походу на Крим. Ці укріплення розташовувались на відстані 20-25 верст одне від одного: редут біля гирла Татарки, редут біля гирла Воронкової, редут біля гирла Осакорівки, подвійний ретраншемент біля гирла Вільнянки, ретраншемент біля гирла Московки, два ретраншементи з редутами по обох берегах Конки (Кінських Вод), подвійний редут біля гирла Бурчика, подвійний редут біля гирла Смалика, два ретраншементи з бастіонами і редутами по обох берегах Білозірки (колишній Кам’яний Затон), редут біля гирла Рогачика, ретраншемент біля гирла Каїрки, редут біля гирла Малої Каїрки, редут біля гирла Дручки. Втім, усі вони були знесені за наказом Х.Мініха ще у серпні 1736 року при відході Дніпровської армії на зимові квартири. На відновлення цих укріплень робочих рук не вистачало і справа була відкладена на майбутнє. А поки що на місцях знесених укріплень влаштували форпости. (Відновлять лише Кам’яний Затон, та й то лише у наступному 1738 році). Придніпровські укріплення, розташовані від Усть-Самару до Нового шанця, разом із переволоками на порогах, отримали назву Дніпровської лінії. Начальником Лінії було призначено генерал-майора Г.-К. фон Кейзерлінга. Будівництвом на порогах керував генерал-майор Ю. Репнін, а роботами по спуску флотилії – бригадир А. Барятинський і капітан флоту Сомерсет-Мавтерс. За попереднім задумом Х. Мініха основною базою флотилії мала стати Нова Запорозька Січ на р. Підпільній. Спеціально відряджений на Січ полковник Хрипунов визнав місце незручним, а настрої самих запорожців стосовно цієї ідеї – настороженими і підозрілими. То ж Хрипунов змушений був шукати зручні місця нижче гирла Підпільної<sup>74</sup>.

При проходженні порогів близько 150 човнів потерпіли аварії і їх довелося залишити під прикриттям укріплених постів. Галери і прами через літнє обміління Дніпра до порогів взагалі не дійшли; їх залишили в гирлі Самари. Човни, які подолали пороги, йшли до Очакова при сильному зустрічному вітрі на самих лише веслах. Перший загін Брянської флотилії прибув на місце через два тижні після падіння Очакова. Так, 19 липня полковник Хрипунов привів 16 дубель-шлюпок, 2 кончебаси і 70 байдаків із провіантом, артилерійськими припасами та будівельним лісом. Другий загін (48 дубель-шлюпок, 4 кончебаси і 57 байдаків) із бригадиром А. Барятинським прибув до Очакова лише 04 серпня. Через два дні по тому із підполковником Долгоруковим прибув третій загін (6 дубель-шлюпок і 24 байдаки). Із суден, що дісталися Очакова, більше половини потребували капітального ремонту. На придатних для використання плавзасобах обер-комендант

<sup>74</sup> Всеподданейшие донесения графа Миниха. – Часть II. Донесения 1737 и 1738 годов / Под ред. А.Мышлаевского // СВИМ. – Вып. XI. – СПб., 1899. – С. 3, 44, 64; СВИМ. – Вып. XV. – С. 17; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 352-354, 768-771, Листы № 45, 46; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 470, 472, Карта № 15, Планы № 7, 13.



І. Бахметьєв перекинув до Кінбурна тритисячну бригаду під командою М. Брадке. За короткий термін Кінбурн було приведено до ладу. 17 серпня, сподіваючись, що В. Дмитрієв-Мамонов вже перебуває в Очакові, Х. Мініх надіслав до фортеці на його ім'я *“зело крепкий и строгий ордер”* щодо виходу флотилії в Чорне море. Зокрема, Х. Мініх наполягав, щоб контр-адмірал спромігся *“до устья Днестра и до Дуная действия и вред неприятелю в лежащих по берегу Чёрного моря местах, вкупе с запорожскими казаками, или по крайней мере тревогу причинить, а паче то апробовать, как может та флотилия, а особливо дубель-шлюпки и кончебасы по Чёрному морю действовать”*. Однак, цей ордер в Очакові чекатиме на контр-адмірала ще близько двох місяців<sup>75</sup>.

Про Запорозьку козацьку флотилію треба сказати окремо. Так, у 20-х числах липня (слідом за першим брянським загоном Хрипунова) до Очакова прибуло 38 дубів зі двома тисячами козаків. Запорожцям неодноразово пропонувалось йти в пошук до гирла Дністра *“и далее”*. У разі блокади Лиману турецькою ескадрою після виходу запорожців в море, загін дубель-шлюпок Хрипунова мав забезпечити прорив козаків назад до фортеці. Ад'ютант Х. Мініха капітан Х.-Г. Манштейн у своїх записках стверджував, що запорожці декілька разів чинили диверсії до самих Бендер і навіть грабували передмістя фортеці та навколишні селища. Втім, цьому немає жодних підтверджень. На той час в районі Бендер зосереджувались головні сили турецько-татарських військ, а поблизу *Ак-Кермена* (з тур. *“Білий Камінь”*) стояла Чорноморська ескадра османів. При цьому у самих запорожців жодного бажання вирушати в похід не було. Під Очаковом вони знайшли собі масу цікавих занять: діставали з води золото і срібло потонулих турків; шарпали спустілі прибережні селища; підвозили з покинутих баштанів кавуни і дині для продажу російському гарнізону; добували сіль на Кінбурнській косі і потім, за окрему плату, доправляли її в Очаків і далі до порогів. І. Бахметьєв зміг залучити запорожців лише до морської дозорної служби та перевезення припасів у Кінбурн. Стосовно бойової діяльності запорозької флотилії за даний період відомо лише те, що наприкінці липня 25 дубів окремими загонами провели пошук *“на крымской стороне”* (біля Тендрівської коси й островів Ягорлицької затоки), де знайшли кілька розбитих штормом малих турецьких суден, а саме: одну малу галеру (турецький гребний фрегат) і п'ять кончебасів. Малу галеру козаки полагодили і привели в Очаків. Морські офіцери, оглядаючи трофей, прийшли до висновку, що перед тим, як потрапити у шторм, мала галера була *“от нашей пушечной пальбы в двух местах прострелена”*. (Це могло статися хіба що під час взяття Очакова, але маловірогідно). З цього приводу Х. Мініх окремо відрепортував імператриці, що на Чорному морі

<sup>75</sup> Приказы графа Миниха за 1736 – 1738 годы. Генералитетские рассуждения за 1736 – 1739 годы / Под. ред. А. Байова // СВИМ. – Вып. XIV. – СПб., 1904. – С. 319–337; СВИМ. – Вып. XI. – С. 86, 94, 125; СВИМ. – Вып. XV. – С. 34–36, 40; Собрание реляций 1736, 1737 и 1738 годов // Известия о воинских действиях против турок и татар. Прибавления к Санкт-Петербургским новостям. – СПб., 1739. – С. 59; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 410–411.

захоплено перше судно супротивника<sup>76</sup>. Далі про дії запорозької флотилії достовірних відомостей немає. Зіставляючи факти, можна дійти висновку, що напередодні очікуваного прибуття Х. Мініха до Очакова (командуючий листом попередив про це обер-коменданта фортеці), козаки вдали перед росіянами, що буцімто за власною ініціативою вирушили у похід (а інакше вони б наразилися на прямий наказ фельдмаршала йти в пошук на Дністер). То ж до кінця літньої кампанії запорожці, скоріш за все, тримались неподалік гирла Березані й “обстежували” тамтешні прибережні поселення.

Тим часом, Дніпровська армія, так і не дійшовши до Дністра та Бендер, поверталась випаленим татарами степом до переправи на Міщуриному Розі. В останніх числах серпня Х. Мініх у супроводі невеликого кінного загону приїхав до Очакова і спробував особисто організувати морську експедицію “до устья Днестра к Белу-городу и далее до Дуная”. По прибуттю на місце Х. Мініх побачив сумну картину: обер-комендант І. Бахметєв і старший над морськими чинами капітан флоту Брент тяжко хворіли, В. Дмитрієв-Мамонов перебував невідомо де (ймовірно ще на порогах), а морських офіцерів і служителів було обмаль. На вимогу Х. Мініха щодо приведення у готовність дубель-шлюпок до походу, морські офіцери відповідали, що на їх судах з’являтися на морі ніяк не можна, позаяк ці судна і на Лимані ходять з великими труднощами. Фельдмаршал особисто упевнився в цьому переправляючись із Очакова до Кінбурна на одній із кращих дубель-шлюпок; на переїзд довелось витратити більше доби (течія мало не винесла судно в море). З огляду на незадовільний стан суден, вирішили більшість з них підняти вище Нового шанця (Кизи-Кермена). У поганій якості суден і провалі морської кампанії Х. Мініх звинуватив В. Дмитрієва-Мамонова. (Контр-адмірал уникнув військового суду лише завдяки тому, що перебував у родинному зв’язку з фамілією імператриці). Замість І. Бахметєва, який отримав відпустку на лікування, на посаду обер-коменданта Х. Мініх призначив генерал-майора барона Ф. фон Штофельна (Штофеля). Із Очакова Х. Мініх подався “к Днепровским гирлам”. На найбільшому острові Дніпровського гирла за розпорядженням фельдмаршала було закладено редут Св. Анни, а поблизу урочища Кошова Голова (що біля гирла Інгульця) – подвійний ретраншемент Олександр-шанець. Олександр-шанець мав стати головною базою флотилії і перебувати у віданні обер-коменданта Очакова. (В Олександр-шанці розмістили три регулярні батальйони з гарматами й облаштували простору стоянку для суден). Далі фельдмаршал планував оглянути придніпровські ретраншементи і переволоки, а також річкові пороги, на яких, для кращого проходження суден, намірявся підірвати порохом кам’яні глиби. Втім, за браком часу цю подорож довелось відкласти. Від гирла Інгульця Х. Мініх подався до Міщуриноного Рогу, де армія вже розпочала переправу через Дніпро. Фельдмаршал планував повернутися до порогів після того, як розташує

<sup>76</sup> СВІМ. – Вып. XI. – С. 94, 125, 167, 182; СВІМ. – Вып. XV. – С. 34, 37, 39; Собрание реляций 1736, 1737 и 1738 годов. – С. 1-2, 8, 11.

армію на зимових квартирах і організує оборону кордонів. (Втім, відвідати пороги Х. Мініху так і не вдасться, його відкличе до столиці імператриця). Між тим в пониззі Дніпра з'явився В.Дмитрієв-Мамонов – 18 вересня він прибув до Олександр-шанця. Відразу ж після розвантаження суден в Очакові, контр-адмірал за наказом Х.Мініха мав повертатись із порожніми суднами до дніпровських постів<sup>77</sup>.

Під час свого перебування в Очакові, Х. Мініх разом із морськими офіцерами провів апробацію брянських суден, у ході якої було зафіксовано усі їх недодіки і дефекти. В реляції на ім'я імператриці від 31.08.1737 фельдмаршал вказував на те, що дубель-шлюпки і кончебаси для дій на морі непридатні. Через те, що парусина була дуже неякісною і важкою, вітрила не давали бажаної швидкості і використовувались рідко. Так, при супутньому вітрі вони лише ускладнювали роботу веслярів, а при боковому – завалювали судна на один з бортів, що унеможливлювало греблю взагалі. При супротивному вітрі веслярі навіть не могли зрушити судна з місця. Ще одним недоліком було те, що плоскодонні човни не могли здійснювати повороти за допомогою самого лише стерна – для цього треба було задіювати весла одного з бортів. На відкритій воді судна ставали некерованими; їх занадто далеко розкидало одне від одного. Висадка десанту з дубель-шлюпок і кончебасів була справою марною, оскільки заважкі човни не могли близько підходити до берега. Чорноморських хвиль корпуси не витримували і швидко давали течу. Запас плавучості навіть при незначному пошкодженні корпусу був дуже низьким. У ході ліквідації течі величезну незручність екіпажу створювала внутрішня нещільна обшивка (котра слугувала каркасом для зміцнення корпусу), а сама лише помпа відкачувати воду не встигала. Зберегти плавучість на деякий час можна було лише своєчасно підвівши під корпус зовнішній парусиновий пластир. Зрозуміло, що при подібних аваріях недосвідчений солдатський екіпаж не міг самостійно впоратися з проблемою. В умовах дніпровських мілин, порогів і стрімких течій брянські судна не годились і як транспортні засоби. То ж не дивно, що половина їх так і не змогла дістатись Очакова<sup>78</sup>.

Досвід кампанії навів Х.Мініха на думку, що значно краще було б будувати судна нижче дніпровських порогів. За задумом фельдмаршала, у Брянську належало виготовляти самі лише деталі суден, а вже збирати й оснащувати – нижче порогів. Таким манером Х. Мініх розраховував побудувати 500 великих 12-баночних човнів, а також кілька десятків великих галер і прамів. 03 вересня, з подачі Х. Мініха, головним командиром у Брянськ було призначено віце-адмірала Н. Синявіна. Фельдмаршал зміг добитися того, щоб в розпорядження нового

<sup>77</sup> СВІМ. – Вып. XI. – С. 146, 165; Всепопданейшие донесения графа Миниха. – Часть III. Донесения 1739 года. Генералитетские рассуждения за 1736 – 1739 годы / Под ред. А. Мышлаевского // СВІМ. – Вып. XIII. – СПб., 1903. – С. 385; СВІМ. – Вып. XV. – С. 48–49; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 401–405; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 773; Соловьев С.М. История России. – С. 556, 558.

<sup>78</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 631 – 632, 648, 655; СВІМ. – Вып. XI. – С. 147, 200; Соловьев С.М. История России. – С. 561; Кабалія Д.Р., Нефьодов В.В. “Запорозька чайка”. – С. 131–137; Шпитальов Г.Г. Бойові дії запорозьких човнів. – С. 95.

керівника Дніпровської експедиції Тавровське адміралтейство передало своїх кращих майстрів. На початку жовтня Н. Синявін прибув до Полтави у ставку Х.Мініха для наради. У ході наради було узгоджено низку питань щодо будівництва, забезпечення і спуску суден. Окремо було винесено питання низової верфі. Віце-адмірал ідею фельдмаршала підтримав. Відразу ж після наради Н. Синявін відбув до Брянська. Визначення місця для низової верфі Х. Мініх поклав на генерал-квартирмейстра Дніпровської армії інженер-генерал-лейтенанта А. де Бріньї (*Adrian de Brigny*). За пороги, для огляду місцевості, А. де Бріньї відрядив “*нарочных искусных офицеров*”. Один із них – інженер-майор Рещт, визнав найзручнішим місцем острів Малу Хортицю (в тогочасних документах – “*Вышняя Хортица*”). Пропозицію інженер-майора командування визнали вдалою. Тим паче, на правому березі Дніпра, супроти цього острова, ще навесні минулого року було зведено Хортицький ретраншемент<sup>79</sup>.

Верфь заклали наприкінці жовтня у північно-західній частині Малої Хортиці і, оскільки вона знаходилась за порогами, назвали Запорозькою. Трохи згодом, щоб її не ототожнювали із верф'ю Запорозької Січі, перейменували на Нову Запорозьку, а коли і це не допомогло (заснована у 1734 р. на р. Підпільній Запорозька Січ називалась “Новою”) – стали іменувати Хортицькою, або Хортицьким островом. На острові верфь обгородили реданною лінією із десятима люнетами. В тилу верфі, біля самого берега, для прикриття зв'язку з Великою Хортицею і далі з правим берегом, була влаштована реданна лінія з чотирма редутами. На правому березі Дніпра звели реданну лінію з шістьма редутами; ця лінія мала прикривати розташовану на острові флотилію. Крім того, укріплення були споруджені також на скелі, що знаходилась у воді напроти південної сторони верфі (між островом і правим берегом). У 1739 р. в північній частині Малої Хортиці влаштують обнесений реданною лінією і підкріплений трьома редутами табір, куди перенесуть помешкання для рядових морських служителів, солдатських екіпажів і робітників<sup>80</sup>.

Тим часом, скориставшись відходом армії Х. Мініха на лівий берег Дніпра, турецьке командування спробувало повернути Очаків і Кінбурн. В перших числах жовтня під Очаковом з'явилися кінні розвідувальні партії турків. До Кінбурна з боку Криму підійшла чисельна татарська партія. 05 жовтня в Дніпровський лиман зайшла турецька ескадра, але запримітивши в гаванях фортець російські судна відійшла до Березанського острова. Саме в цей час із півсотнею навантажених суден до Очакова прибув В. Дмитрієв-Мамонов. 14 жовтня до Очакова підступило об'єднане 40 тис. турецько-татарське військо сілістрійського сераскера Ієнтір-Алі-паші та калги-султана Бєлі-Гірея. З 15 по 30 жовтня під Очаковом розгорнулося найжорстокіше за всю війну бойовище: цілодобові бомбардування і штурми, мінні підкопи з обох боків, вилазки гарнізону і т. ін. Особливо запеклі бої точилися біля Преображенських, Семенівських та Ізмайлівських

<sup>79</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 613, 645–647; СВІМ. – Вып. XI. – С.151,159,172,316; СВІМ. – Вып. XIII. – С. 345 – 350; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 340.

<sup>80</sup> Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 474, План № 14; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. – 354, 363, Лист № 48; Кабалія Д.Р., Нефьодов В.В. “Запорозька чайка”. – С. 143.

воріт. Атаки і приступи припинялись лише під час проливних дощів. З моря Лиман блокували 12 галер. Із цих галер турки обстрілювали російські позиції в районі Морських (старих) і Христофорівських (нових) прибережних воріт<sup>81</sup>.

Число захисників Очакова становило близько 5000 солдатів і козаків, а також нечисельна морська команда при сотні суден, більша частина з яких була в аварійному стані. При цьому половину усіх плавзасобів складали вантажні байдаки. (Запорозька флотилія на цей момент вже стала на зимівлю в Новому шанці). Контр-адміралу В.Дмитрієву-Мамонову нічого іншого не залишалось як обороняти фортецю з боку моря, прикриваючи її гавань і прибережні фланги. Так, 16 жовтня дві дубель-шлюпки під командуванням мічмана Чіхачова, стоячи на якорі, до самого ранку підтримували вогнем берегові редути, розташовані біля Христофорівських воріт; мічман відійшов лише після того, як під усіма чотирма фальконетами зламались вертлюги. Дві інші дубель-шлюпки, під командуванням самого В.Дмитрієва-Мамонова, впродовж трьох годин обстрілювали супротивника, який підібрався до берегових редутів, що прикривали Ізмайлівські ворота. Вогонь важких турецьких гармат, розташованих на плато, примусив контр-адмірала відійти. 17 жовтня В. Дмитрієв-Мамонов вийшов із гавані на одній дубель-шлюпці і впродовж чотирьох годин вів вогонь по супротивнику. 18 жовтня три загони дубель-шлюпок (5, 6 і 10 суден) очолювані Чіхачовим і штурманами Неклюдовим та Кисленським з ранку до вечора обстрілювали турецькі війська, що штурмували Ізмайлівські ворота. У ході бою одну дубель-шлюпку хвилі викинули на прибережну міліну. Турки кинулися до безпорадного судна. Більшості команди вдалося врятуватися уплав (два матроси, що залишились на судні біля фальконетів героїськи загинули). Врешті, прицільний вогонь російських гармат з прибережного редуту та інших дубель-шлюпок примусив супротивника залишити щойно захоплений трофей і відступити. У наступні дні облоги загін В. Дмитрієва-Мамонова прикривав Морські і Христофорівські прибережні ворота, а в нічний час перекидав до Очакова підкріплення з Олександр-шанця і Кінбурна. (Кінбурну й Олександр-шанцю, крім нічних тривог, татари нічого заподіяти не змогли)<sup>82</sup>.

30 жовтня, несподівано для російського гарнізону, супротивник припинив атаки. Турки, покинувши усі припаси і спорядження, завантажились на кораблі і вийшли в море. Буджацька та Єдисанська орди відійшли степом до Аккермена, а кримчаки подались з-під Кінбурна до Перекопу. За офіційною версією штабу Х.Мініха, причиною такого поспішного відступу супротивника була отримана звістка про рух російських військ на допомогу гарнізону Очакова. Насправді ж на той момент у придніпровських ретраншементях, що звідусіль були оточені татарами, нараховувалось всього кілька тисяч піших солдатів і козаків, а найближчі армійські полки знаходились у Полтаві. Як стало відомо

<sup>81</sup> Манштейн Х.-Г. – С. 132 – 135; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 411–420; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 635–640; Тарас А.Е. Сражения и кампании. – С. 130.

<sup>82</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 658; СВІМ. – Вып. XI. – С. 179–187, 192, 199–209, 213–214, 247; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 641–645.

пізніше, в турецькому таборі спалахнула чума, занесена з Молдови. (На початку 1738 р. епідемія пошириться від Дунаю до Дону)<sup>83</sup>.

Дії флотської команди В.Дмитрієва-Мамонова під час оборони Очакова воєнні історики зазвичай оцінюють як пасивні і малоефективні. Втім, треба дивитись на речі реально. Очаків не мав бухти; гавань була відкритою (самі лише причали на рівній береговій смузі). Турецькі галери могли будь-коли підійти до фортеці. Відтак, контр-адміралу більше нічого не залишалось, як зосередити дубель-шляпки біля Морських і Христофорівських воріт і діяти на флангах фортеці під прикриттям берегової артилерії. Відкритий бій з галерами у Лимані не мав сенсу: дубель-шляпки за своїми ходовими якостями для такого бою не годились; морських офіцерів, штурманів і матросів на усі команди не вистачало; вогонь фальконетів був малоефективний. Якби турецька ескадра посеред Лиману розсіяла або ж просто обійшла стрій тихохідних дубель-шляпок і підійшла до фортеці з десантом, то малочисельний гарнізон Штофельна не зміг би стримати загального натиску. При цьому загін В. Дмитрієва-Мамонова мав дуже мало шансів порятуватися у Кінбурні, адже поблизу Коси стояли лінійні кораблі з 32-фунтовими гарматами на боргах. Турецькі моряки лише того й дожидалися, щоб російська флотилія вийшла з ними позмагатися.

Після жовтневих подій усі дніпровські судна до самого льодоставу доправляли до Очакова підкріплення, припаси і будматеріали. Багато суден по дорозі було закуто льодом. Із Очакова встигли вивезти хворих і поранених. На зиму і наступну кампанію в Очакові мали залишатись чотиритисячний гарнізон і двотисячна флотська команда, а у Кінбурні – лише тисячний регулярний загін. Загони Ф. Штофельна (підвищеного до генерал-лейтенанта) і М.Брадке (підвищеного до інженер-генерал-майора) поповнили за рахунок гарнізонів Дніпровської лінії – звідти зняли 3 тис. солдатів із самим Г.-К. Кейзерлінгом. (Кейзерлінга було призначено комендантом Кінбурна, а Брадке відрядили на дніпровські пороги). Керівництво Дніпровською лінією було перекладено на А. де Брінї. На зиму 1737 – 1738 рр. в придніпровських ретраншементях залишались два піхотних полки, до яких додали ландміліцькі команди і малоросійських козаків. Між тим, ще до зими в пониззі Дніпра під керівництвом А. де Брінї для флотилії були побудовані прикриті бази з пристанями: 1) “*На Крымской стороне*” ретраншементи Андріївський (на Дніпровському о-ві, що біля гирла р. Конка), Миколаївський (у гирлі р. Дурної) і Таваньський (на о-ві Тавань, що напроти Кизи-Кермену); 2) “*На Очаковской стороне*” ретраншементи Малишевський (біля порогу Вільного, напроти р. Вільнянки), Чортотлицький (у гирлі р. Чортотлик, поблизу Старої Січі), Тягинський (у гирлі р. Тягинки, на місці стародавньої фортеці *Тетіну*)<sup>84</sup>.

По завершенні кампанії число і розташування суден флотилії було наступне: в Очакові, Кінбурні, Олександр-шанці і Новому шанці (Кизи-Кермені) знаходилось 254 дубель-шляпки і кончебаси, 250 байдаків і

<sup>83</sup> Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 421-422; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 646-648.

<sup>84</sup> Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 469-472, Карта № 20, План № 19; Ласковский Ф. Опыт исследования инженерного искусства. – Ч. III. – С. 362, 771-773.

барок, 40 запорозьких дубів, 50 шлюпок і ботиків; при Усть-Самарському ретраншементі – 186 дубель-шлюпок і кончебасів, 2 галери, 2 прами, 56 шлюпок і ботиків; при Переволочній і Мішуриному Розі – 35 плашкоутів, 118 великих і малих барок; на Десні – 617 байдаків, 5 галер і 2 прами. Впродовж літа в Брянську було виготовлено і спущено на воду ще 315 суден: 198 дубель-шлюпок, 3 ординарні шлюпки, 20 кончебасів, 28 дельялів, 5 плашкоутів, 36 малих і 20 великих барок, а також відремонтувало 3 галери і 2 великих прами. Крім того, для наведення через Дніпро наплавних мостів і перевозів, київським підрядникам замовили виготовити 500 байдаків<sup>85</sup>.

Плануючи нову кампанію, Х. Мініх розраховував вийти з армією до Дунаю, а його гирло закрити суднами Дніпровської флотилії. На майбутнє фельдмаршал відмовився від будівництва дубель-шлюпок і кончебасів. Восени він запропонував Адміралтейств-колегії закласти у Брянську 25 галер, 50 скампавей (напівгалер) і 400 декботів (великих палубних ботів). Для подальшої збірки на Хортицькому острові, вирішили підготувати матеріали і деталі на 2 великих і 3 малих прами, 3 гостродонних і 4 плоскодонних галери. Крім того, фельдмаршал подав ідею побудувати 50 новоманірних ботиків на зразок запорозьких дубів. Ці ботики мали бути такої конструкції, щоб могли самостійно долати пороги і *“не тільки по лиману, но и по морю ходить”*. Втім, за цю справу ніхто з галерних майстрів не взявся. Вирішили будувати судна випробуваних раніше конструкцій, додавши кожному по одному легкому човну для висадки десанту. До квітня 1738 р. побудували цілу флотилію: 20 двоцоголових бригантин (бригантирок), 20 двоцоголових венеціанських ботів, 30 двоцоголових шхерботів і 40 одноцоголових новоманірних козацьких човнів за проектом тавровського галерного майстра А. Алатчанінова. Конструкції цих суден різнилися обводами корпусів, кількістю банок, вітрильним оснащенням і артилерійським озброєнням<sup>86</sup>. Для нових бойових одиниць збудували 110 легких човнів: ординарні шлюпки, ялботи, пільботи, дельяли<sup>87</sup>. Паралельно, для перевезення армійських припасів і спорядження, виготовили 40 шмаків (ластових суден), які могли приймати на борт до 100 т вантажу і більше. Влітку президія Адміралтейств-колегії вирішила до кінця року додатково збудувати 30 великих 16-баночних галер, 10 вантажних галер для перевезення коней, 30 бригантин, 20 венеціанських ботів, 10 шмаків, 130 шлюпок і 500 байдаків<sup>88</sup>.

<sup>85</sup> Байов А. Приложение документов к первому тому исторической монографии // Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Первые три года войны. – СПб., 1906. – С. 126.

<sup>86</sup> Бригантини мали 12 пар весел, шхерботи – 10 пар, а венеціанські боти – 9 пар. При вантажопідйомності до 50 т, осадка цих суден сягала понад шість футів. Новоманірний козацький човен, вантажопідйомністю до 25 т і осадкою понад три фути, мав 7 пар весел. Артилерійське озброєння бойових суден було наступне: бригантини мали по чотири трифунтові фальконети, а решта суден – по два. Вітрильне оснащення нових бойових суден було різноманітним: боти мали косе “латинське” оснащення на низьких щоглах; новоманірні козацькі човни – пряме вітрило; для бригантин передбачалися комбінації з люгером, шпринтовим гротом, прямокутним топселем, фокастакселем і квівером.

<sup>87</sup> Допоміжні човни мали по 3-10 пар весел і по одній щоглі з люгерним або латинським вітрилом; артилерії не мали.

<sup>88</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 660, 635–639, 641–645; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 472, 474; История отечественного кораблестроения. – В 5 т. – Т. 1. Парусное деревянное судостроение IX – XIX вв. – СПб., 1994. – С. 188-189; Тарас А.Е. Сражения и кампании. – С. 130.

У лютому 1738 р. Х.Мініх писав в Адміралтейств-колегію, що *“благонадёжности в нынешней военной экспедиции на Дмитриева-Мамонова иметь не можно”* і наполягав *“взять его (контр-адмірала) из Очакова”*. Президент Адміралтейств-колегії адмірал М. Головін призначив командиром Дніпровської флотилії контр-адмірала Обрієна (о’Брайана). Проте через невдоволення імператриці, рішення довелось відмінити. На початку березня Х.Мініх наказав Н.Синявіну прибути на пороги для керівництва спуском суден і якомога скоріше взяти управління над бойовою частиною флотилії. Віце-адмірал вирушив із Брянська з першою ж партією нових суден. В цей час, М. Трубецької почав переганяти до порогів провіантські байдаки. Наприкінці квітня Н. Синявін прибув на Дніпровську лінію і став квартирою в Усть-Самарській фортеці. Впродовж травня усі судна, призначені для морського походу, вдалось провести вповоржні через пороги, а озброєння й оснащення перевезти сухим шляхом. Спускові роботи суттєво ускладнила чума, яка, спалахнувши в Очакові, перекинулася на Дніпровську лінію. 24.05.1738 р., неочікувано для усіх, в Усть-Самарі від чуми помер Н. Синявін. Головним командиром у Брянськ було призначено радника Адміралтейств-колегії контр-адміральського рангу З.Мішукова. Командування флотилією на Лимані і Дніпрі залишилось за В. Дмитрієвим-Мамоновим<sup>89</sup>.

До червня в Очаків прибуло 4 плоскодонних галери, три малих прами, 12 бригантин, 11 шмаків, 27 дубель-шлюпок, 28 ординарних шлюпок, 25 кончебасів, 7 венеціанських ботів, 8 ялботів, 4 новоманірні козацькі човни і 17 плашкоутів. Оглянувши судна, що надійшли із Брянська, В. Дмитрієв-Мамонов подав до Адміралтейств-колегії екстракт щодо їх морехідних якостей. У цьому екстракті йшлося про те, що бригантини і венеціанські боти для ходіння під вітрилами заважкі, а при греблі *“один вид, а действия нет”*; новоманірні козацькі човни були навіть важчі і *“к завозам и выгрузке хуже”*; а дубель-шлюпки – *“за нужду действительны”*. Використовувати ці судна без допомоги легких допоміжних човнів було неможливо. У свою чергу, байдаки були такої поганої якості, що відходити далеко від берега для них було небезпечно. Впродовж кампанії на Дніпрі і Лимані затонуло або розбилося 167 нових суден. Бойових операцій В. Дмитрієв-Мамонов не проводив. У свою чергу, турецький флот жодних турбот контр-адміралу не створював. Лише в середині липня декілька турецьких галер стали на якір поблизу Березанського острова. Наблизитись до Очакова турки не відважились і на початку серпня відійшли в море. (Скоріш за все метою цього загону було прикриття поштового зв’язку між Ак-Керменом і Кримом). Очаківський флотський загін зі свого боку ініціативи також не виявив<sup>90</sup>.

<sup>89</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 661 – 662; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 469, 473, Примечания. – С. 165–166, 186; Берх В.Н. Жизнеописания первых российских адмиралов, или опыт истории российского флота. – Ч. 2. – СПб., 1831. – С. 104–105.

<sup>90</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 667–668; СВИМ. – Вып. XI. – С. 263, 272, 293, 297, 312; СВИМ. – Вып. XIII. – С. 351–359; Байов А. Приложение документов ко второму тому исторической монографии // Русская армия в царствование Анны Иоанновны. Кампания 1739 года. – СПб., 1906. – С. 207; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 166 (Прим.); Шпитальов Г.Г. Бойові дії запорозьких човнів. – С. 96.



Причиною пасивності Очаківського флотського загону була чума. (У фортеці епідемія спалахнула через недбалість при жовтневому похованні загиблих під Очаковом турків). На той час в пониззі Дніпра епідемія лютувала так, що виходити в море було нікому. Так, лише за першу декаду травня у фортеці померло 1715 осіб. На першу половину серпня зволікання із евакуацією гарнізонів Очакова і Кінбурна загрожувало залишенням на валах усієї артилерії. Також наполовину спорожніли Олександр-шанець, форт Св. Анни і Новий шанець (Кизи-Кермен). Запорозькі човнові команди, рятуючись від “заразы”, мали окремі стоянки на островах Дніпровського гирла. 14 серпня Ф.Штофельн зібрав офіцерів очаківського гарнізону на консиліум. Офіцери постановили підірвати Очаків і Кінбурн “до подошвы”, а людей і гармати підняти Дніпром до порогів. Обидві фортеці було зруйновано 31 серпня. (Уряду про це відомо не було; указ “Об оставлении и разорении Очакова и Кинбурна” було підписано імператрицею лише 07 вересня). Із очаківської гавані вийшло всього 146 суден: 4 галери, 3 малих прами, 17 плашкоутів, 11 шмаків, 12 бригантин, 27 дубель-шлюпок, 25 кончебасів, 7 венеціанських ботів, 8 ялботів, 4 новоманірні човни і 28 шлюпок. Зайві плавзасоби довелось знищити. Під час відходу очаківського і кінбунзького гарнізонів були підірвані і розкопані укріплення Олександр-шанця, форту Св. Анни, Нового шанця, Кам’яного Затону і Чортомлицького ретраншементу. Нижче Нової Січі і Новосіченського ретраншементу на р. Підпільній жодних постів не залишилось. Усі аварійні і зайві судна, що перебували біля пристаней цих ретраншементів, затопили або спалили. До Андріївського ретраншементу прибуло 347 суден. Всього при евакуації було знищено близько 1000 суден. Ф.Штофельн зупинився в Хортицькому ретраншементі, а його люди (5000 солдатів, 3000 безкінних драгунів, разом з артилерійською, інженерною і ландміліцькою командами) розмістились на Дніпровській лінії. Командиром Дніпровської лінії знову було призначено Г.-К. Кейзерлінга (тепер вже у ранзі генерал-лейтенанта). На цей момент епідемія вже встигла перекинутись на Українську укріплену лінію і прикордонні райони Малоросії і Слобожанщини. Через це армія Х. Мініха, яка поверталася з Дністровського походу, змушена була змінити маршрут і переправляється на лівий берег Дніпра в районі Києва і Канева. Переправа відбулась в другій половині вересня. Під Києвом війська переправились на плотах і човнах, а в районі Канева – по трапах, наведених на діжках і поромах. Наплавний міст в районі Мішурина Рогу було спішно демонтовано<sup>91</sup>.

Станом на грудень 1738 р. на Дніпровській лінії (біля Андріївського, Хортицького, Миколаївського і Малишевського ретраншементів) налічувалось 486 суден. Втім, із цього числа бути пригодними лише 240 одиниць. Вище порогів (на Кам’янському острові, в Усть-Самарі та в Переволочні) знаходилось 177 байдаків. У січні 1739 р. Х.Мініх наказав Г.-К. Кейзерлінгу організувати ремонт усіх аварійних суден флотилії.

<sup>91</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 670 – 671; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – С. 539, С. 186 (Прим.); Байов А. Русская армия. – Т. 2. Кампания 1739 г. – С. 26, 43.

В цей час на Дніпровській лінії перебувало лише 1250 робітників, а саме: на Хортицькому острові – 564 чоловіки, на Малишевському острові – 252, на Ненаситенському порозі – 74, в Усть-Самарі – 176, в Переволочній – 73, на Мішуриному Розі – 44, в Запорозькій Січі – 6, при артилерії – 37, при галерах – 26 чоловік. Із загального числа робітників було лише 850 здорових. Матеріалів не було зовсім. (Щодо числа робітників і матеріалів необхідного для ремонту суден можна уявити з того, що лише на лагодження 57 байдаків, які стояли в Переволочній, запросили із Полтавського, Миргородського і Гадяцького малоросійських козацьких полків 667 робітників, 100 чотирисажених колод, 257 жердин, 260 байдачних весел, 20 стернових весел, 12 поперечників, 33 дощатих банок, 96 пудів паклі для конопачення, 46 пудів смоли тощо). Хід ремонтних робіт суттєво гальмувала чума. 18.01.1739 від цієї хвороби помер В. Дмитрієв-Мамонов. Замість нього флотилію очолив капітан полковницького рангу Я. Барш (з 26.03.1739 контр-адмірал). На цей час у Брянську замість необхідних 6732 майстрів і робітників було всього 3332 чоловіки. З. Мішукову і О. Зибіну було наказано побудувати у Брянську 6 галер і 100 новоманірних козацьких човнів. За браком матеріалів від галер довелось відмовитись. Натомість заклали 110 новоманірних козацьких човнів і 28 шхерботів. Виготовити встигли лише частину; на початку травня до Києва доправили 40 новоманірних козацьких човнів, 47 шлюпок і 13 шхерботів. Половину із цих суден спрямували до Хортицького острова, а решту розташували вище порогів в районах мілин і бродів. Усі збудовані у Брянську судна виявились неякісними. Так, доправлені на Хортицький острів новоманірні козацькі човни запропонували запорожцям, але ті відмовились їх використовувати, хоча самі гостро відчували брак власних суден<sup>92</sup>.

Попри епідемію роботи на Новій Запорозькій верфі не припинялися. Із Брянська на Хортицький острів у розібраному вигляді доправили півтори сотні суден. Станом на 14.04.1739 на верфі перебувало 3 великих прами, 3 гостродонні галери, 12 бригантин, 13 ботів, 17 шмаків, 16 плашкоутів і 92 ординарні шлюпки. Паралельно на острові відремонтували 134 дубель-шлюпки і 21 кончебас. Впродовж морозної зими, в районі стоянок флотилії, солдати і робітники змушені були колоти лід на Дніпрі. Робилося це з двох причин: щоб захистити флотилію від нападу татар, а також, щоб лід не затер судна. Під час весняного льодоходу 1739 р. частина суден флотилії була захоплена високою водою і затонула. Так, лише біля Хортицького острова втратили кілька десятків суден. На початок кампанії нижче порогів залишилось 305 брянських суден: 3 галери, 3 прами, 16 плашкоутів, 17 шмаків, 12 бригантин, 10 венеціанських ботів, 19 новоманірних козацьких човнів, 18 кончебасів, 26 пільботів, 145 дубель-шлюпок і 36 ординарних шлюпок. Вище порогів, в Усть-Самарській фортеці і Кам'янському ретраншементі, перебувало 183 судна: 3 галери, 3 венеціанських боти, 9 дубель-шлюпок, 6 ординарних шлюпок,

<sup>92</sup> МИРФ. – Ч. VI. – С. 661, 665–666, 670–672, 679; СВИМ. – Вып. XIII. – С. 57; Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 90–91; Прим. – С. 33–34.

40 шхерботів, 2 ялботи і 120 байдаків. Як бачимо, в розпорядженні контр-адмірала Я. Барша перебувала досить чисельна флотилія – 488 суден, однак більша їх частина була визнана непридатною ще за командування В. Дмитрієва-Мамонова. Привести флотилію у готовність до початку кампанії Я. Барш не встиг. Для дій на морі годились лише запорозькі дуби, яких на той момент нараховувалось 25 одиниць. Покладені надії на Хортицьку верф щодо будівництва якісних суден не виправдались<sup>93</sup>.

Навесні 1739 р. армія Х. Мініха мала вирушити територією Речі Посполитої до Молдови і Волощини на допомогу союзникам австрійцям, які діяли у Сербії. Впродовж березня увесь провіант, зібраний на Лівобережжі для армії Х. Мініха, звезли до Дніпра, а звідти байдаками доправили до Києва. Для перевезення провіанту і наведення переправи через Дніпро малоросійські підрядники мали підготувати 1000 байдаків, але на початок квітня було зібрано лише 595 (це разом із партикулярними суднами). Наприкінці квітня в районах Канівського і Переяславського перевозів на правий берег Дніпра навели наплавні мости. Для облаштування мостів по обох боках річки звели пристані, котрі зв'язали байдаками; поверх байдаків поклали трапи і дошки. До кінця травня переправу було завершено. Між тим, армія П. Лассі, яка зосередилась на Слобожанщині, готувалась виступати на Крим. Впродовж квітня-травня із Брянська до порогів вийшло 827 байдаків; 257 байдаків вирушили завантажені провіантом, а решта пішла порожньо, для прийняття провіанту з верхньодніпровських магазинів. Брянські байдаки доправили провіант в Андріївський ретраншемент, котрий став головною нижньодніпровською базою з забезпечення кримської експедиції армії П. Лассі. У Києві, на нещодавно створеній “казённой верфи”, додатково виготовили 90 байдаків для морських команд<sup>94</sup>.

Вирушаючи на Дунай, Х. Мініх включив Дніпровську флотилію разом із корпусом Ф. Штофельна і Запорозьким військом до складу армії П. Лассі. Контр-адмірал Я. Барш залишався із штабом на Хортицькому острові впорядковувати флотилію. Керівництво розвідувальними і десантними операціями флотилії в пониззі Дніпра і на Лимані було покладено на Ф. Штофельна. Флотилія мала прикрити дії П. Лассі від можливих диверсій з боку “буджацких и белгородских татар”, а у разі вступу армії в Крим – діяти на морі до самого Дунаю. Зосереджені біля Хортицького острова судна Ф. Штофельна поділив на дві бригади. Перша бригада під командуванням гвардії-майора Єлізарова складалась із 180 суден і призначалась для дій “на Крымской стороне”. Друга бригада під командуванням полковника Вейделя складалась із 135 суден і мала діяти “на Очаковской стороне”. Дії флотилії по обох берегах Дніпра повинна була підкріплювати запорозька кіннота<sup>95</sup>.

<sup>93</sup> Байов А. Приложение документов ко второму тому. – СПб., 1906. – С. 192–194, 204–207; Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 37; Тарас А.Е. Сражения и кампании. – С. 130–131; Кабалія Д.Р., Нефьодов В.В. “Запорозька чайка”. – С.90.

<sup>94</sup> СВІМ. – Вып. XIII. – С. 268, 282; Байов А. Приложение документов ко второму тому. – СПб., 1906. – С. 206; Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 92, 98, 119, 144 – 145.

<sup>95</sup> СВІМ. – Вып. XIII. – С. 87, 121; Байов А. Приложение документов ко второму тому. – СПб., 1906. – С. 60; Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 91 – 92.

23 квітня від Хортицького острова до знесеного минулого літа Олександр-шанця Ф. Штофельн відрядив човнами 300 чоловік з полковником Пушечниковим, а наступного дня – 470 чоловік з полковником Вейделем. Через два дні до Лиману вирушив сам Ф. Штофельн, маючи при собі 300 чоловік, 2 гаубиці, 4 шестифунтові гармати і 18 шестифунтових мортирців. Між тим 26 квітня, прибувши до Олександр-шанця, Пушечников вислав декілька суден до Очакова і Кінбурна. Розвідники знайшли обидві фортеці в тому ж зруйнованому стані, в якому їх залишили російські війська минулого року. Присутності турків у цьому районі не спостерігалось. Лише за р. Березань помітили декількох татар, які, запримітивши росіян, відразу ж зникли з поля зору. Ф.Штофельн наказав влаштувати форпости у зручних місцях Дніпровського гирла, а сам повернувся до Нового шанця. Надалі Ф.Штофельн періодично відряджав від Нового шанця кінні партії вздовж правого берега Лиману. Так, 14 червня зведена кінна партія запорожців і драгунів дійшла до гирла Березані, але ні на морі, ні на суші супротивника не помітила. 17 червня Ф.Штофельн відрядив човнами до Аккермена (в гирло Дністра) 850 солдатів під командуванням капітана флоту (полковницького рангу) Баранова. Загін вийшов на 4-х бригантинах, 20-ти дубель-шлюпках і 10-ти великих ординарних шлюпках. Разом із Барановим виступило також і *“некоторое число запорожских дубов”* (запорожці із бригади Вейделя). На Лимані Баранов потрапив у шторм, після якого більшу частину суден довелося ремонтувати. 02 липня Баранов відрядив у пошук кілька запорозьких дубів і одну 20-весельну шлюпку. 04 липня ця команда помітила поблизу Кінбурна два великі турецькі сандали, які стояли поблизу берега на якорях. Запримітивши супротивника, турки поспіхом вийшли в море. На березі залишились три яничари, які не встигли дістатися своїх човнів. Усі троє здались в полон. Полонені показали, що вони приплили на Косу з гирла Березані для поштового зв'язку між Кримом і Аккерменом. Також від них вдалося дізнатися, що на морі під Аккерменом стоять 2 галіоти і 17 кончебасів, із чотирма гарматами кожен, а також *“некоторое число”* озброєних купецьких тунбасів. (На той час основні сили Чорноморської ескадри османів було зосереджено біля гирла Дунаю та в північно-західній частині Азовського басейну; цивільні турецькі кораблі із Босфору перекидали провізію розореним війною кримським татарам). Отримана інформація допомогла росіянам провести вдалу операцію. Так, 10 липня чотири турецькі кончебаси зайшли в Лиман і спробували розвідати ситуацію в районі Очакова. Із засідки їх атакували дві дубель-шлюпки. Під час бою одне турецьке судно вдалось потопити, а інше взяти на абордаж; два інші ворожі судна залишили місце бою. Відтоді підходити до Очакова і Кінбурна турки не наважувалися. 20 серпня загін Баранова повернувся до Нового шанця. Воювати на Лимані не було з ким, а вийти в море – не було на чому. Наприкінці серпня Ф.Штофельн розпочав підйом флотилії до Хортицького острова. На Лимані залишились самі лише запорожці. Так, 2 вересня біля гирла Березані козаки захопили турецький кончебас із 25 яничарами. До середини вересня на

Хортицькому острові було влаштовано стоянки для трьох бригад флотилії: контр-адмірала Я. Барша, капітана Баранова і капітана Сомерсет-Мавтерса. На острові розташувався також регулярний загін генерал-майора М.Брадке. Квартира Ф. Штофельна знаходилась у Хортицькому ретраншементі. Для Дніпровської флотилії кампанія закінчилась. На Новій Запорозькій верфі почали готувати судна для походу на Дунай у наступну літню кампанію<sup>96</sup>.

Не кращі справи були у Донській армії П. Лассі. Поганий стан армії призвів до затримки кримської експедиції. П. Лассі обмежився проведенням розвідувальних пошуків до Дніпра, Перекопа і Сиваша, а також на узбережжя Азовського моря. Привівши в липні армію до Генічеської протоки і висилаючи партії до Сиваша, П. Лассі впевнився, що усі переправи на кримський берег ретельно охороняються татарською кіннотою і турецьким флотом. Армія відійшла до Андріївського ретраншементу, де отримала провіант, після чого стала табором у верхів'ї Молочних Вод. На початку серпня суворі накази імператриці змусили фельдмаршала знову виступити на Крим. Втім, до Перекопа змогла вирушити лише краща частина кінноти. 20 серпня авангард, очолюваний генерал-лейтенантом К.-Л. Шпігелем перейшов Перекоп і здійснив вглиб півострова один перехід. Жодних слідів супротивника не знайшли. Втім, через випалений татарами степ і засипані криниці, подальше просування довелось припинити. Стало зрозуміло, що хан чекає поки росіяни знесиляться, щоб після їх відходу обійти виснажені військові з'єднання і кинутися на Україну. П. Лассі вирішив повернутися до табору на Молочних Водах, звідки можна було контролювати степ від Дніпра до Азовського моря<sup>97</sup>.

На нашу думку у ситуації, що склалася на театрі війни, це було єдине правильне рішення. Армія Х.Мініха із кращими полками знаходилась за Дністром. Захист південного кордону лягав на плечі малочисельної, недокомплектованої і погано забезпеченої Донської армії. Фельдмаршалу Х.Мініху, сп'янілому від власних успіхів у Молдові, було байдуже; він збирався за Дунай. У столиці ж не розуміли реального стану речей, імператриця в думках була вже на Босфорі. При всьому цьому П.Лассі добре усвідомлював, що татари готують удар, який знівелює усі здобутки росіян у війні. До листопада його армія ще могла стояти в полі і блокувати хана. А як діяти, коли мороз скує ріки і для татарської кінноти не буде жодних перепон? В зиму 1739 – 1740 рр. по лінії кордону від Азова до Дніпра і далі до Києва фельдмаршал міг виставити лише 45-50 тисяч військо (це разом з ландміліцією і козаками). Між тим у Криму в розпорядженні хана було близько 70 тисяч вершників, не рахуючи яничарів. Також близько 30 тисяч вершників мали Буджацька та Єдисанська орди. То ж за розорення свого краю татари могли зповна розрахуватися. Серйозні випробування чекали і на армію Х. Мініха, яка збиралась стати на зимові квартири в Молдові. Після розгрому австрійської армії турецьке командування отримало можливість зосередити на лівому березі

<sup>96</sup> Байов А. Приложение документов ко второму тому. – СПб., 1906. – С. 192 – 194; СВІМ. – Вып. XIII. – С. 73, 79, 121; Байов А. Русская армия. – Т. 1. – План № 14; Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 271 – 273, 277 – 279; Шпитальов Г.Г. Бойові дії запорозьких човнів. – С. 97–98.

<sup>97</sup> Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 274 – 278.

Дунаю 120 тисяч війська. То ж турки і татари сподівались використати стратегічні прорахунки росіян повною мірою. Слід додати і те, що Швеція збиралась використати момент на свою користь, сподіваючись взяти реванш за Нішгадтський мир. До війни на два фронти Росія була не готова.

Бойові дії припинились на початку вересня. Через вихід із війни Австрії, Росія змушена була якомога швидше іти на замирення із султаном. Посередником між Росією і Туреччиною виступив король Франції Людовік XV. На переговорах, які відбулись у Белграді (18.09.1739), російську сторону репрезентував уповноважений Анною Іоаннівною французький посланець при султанському дворі маркіз Л.-С. де Вільньов. Підписану угоду було закріплено окремими конвенціями у Ніссі (03.10.1739) і Константинополі (28.12.1739) за участі російських представників. Белградський мирний договір звів нанівець усі зусилля росіян, спрямовані на здобуття виходу до середземноморських портів. Османський уряд домогся прийняття окремої статті у договорі, *“чтоб Российская держава, ни на Азовском море, ни на Чёрном море, никакой корабельный флот, ниже иных кораблей иметь и построить не могла”*. Зруйновані Очаків і Кінбурн довелось віддати туркам. Єдиним позитивним моментом для С.-Петербурга було те, що кордон Туреччини і Кримського ханства з Росією знову мав пролягати згідно з мирними конвенціями 1700 та 1705 рр. Росія повернула собі території, втрачені за умовами Прутського договору 1711 р., а саме: землі запорожців і берегову смугу від гирла Дону до Таганрозької затоки. Разом з тим, до вересня 1740 р. російська сторона була зобов'язана знести Азов, а також усі укріплення в пониззі Дону і на азовському узбережжі. Армія Х. Мініха, після Ставучанської перемоги і вступу до Хотина і Ясс, змушена була залишити Молдову і повернутись у межі своїх кордонів<sup>98</sup>.

Фельдмаршал Х.Мініх прибув з армією до Києва наприкінці листопада, коли на Дніпрі вже став лід. На лівий берег армія переправлялась до 13 грудня. Переправу здійснили частково на паромах і частково – по льоду. При цьому, гармати перетягли волоком по дну Дніпра. На той час у розпорядженні контр-адмірала Я.Барша перебувало 657 суден (5 прамів, 6 галер, 20 бригадин, 23 венеціанських боти, 15 шхерботів, 17 кончебасів, 224 дубель-шлюпки, 99 ординарних шлюпок, 62 каїки, 134 барки, 15 плашкоутів, 37 шмаків). У розпорядженні князя М. Трубецького залишалось 827 байдаків. На цих байдаках у Київ до самого льодоставу з брянських магазинів доправляли провіант для армії Х. Мініха<sup>99</sup>.

Про ліквідацію Дніпровської і Донської експедицій було оголошено 15.10.1739 окремим указом імператриці. Невдовзі адміралтейський радник З.Мішуков терміново виїхав із Брянська на лікування. Усі справи Дніпровської експедиції перейшли у відання дійсного статського радника О. Зибіна. На початку грудня О.Зибін отримав повеління імператриці

<sup>98</sup> Полное собрание законов Российской империи. Собр. II. (далі – ПСЗ РИ. II) – Т. X. – СПб., 1830. – № 7900, 7915, 7982; Ульяновский В.А. Белградский договор 1739 г. // Сборник Московского Главного архива Министерства иностранных дел Российской империи. – Вып. II. – М., 1881.–С. 52–69.

<sup>99</sup> Байов А. Русская армия. – Т. 2. – С. 268.

згорнути Експедиції. Придатні до плавання судна мали бути переведені в захищені місця, прибрані у криті сараї і взяті під охорону. Аварійні судна йшли на злом, а їхній такелаж відвезли до Києва. Усі судна, що знаходились вище порогів, за розпорядженням президента Адміралтейств-колегії адмірала М.Головіна, пішли на розпродаж. Втім, ажіотажу з боку покупців не спостерігалось. Із тих суден, що знаходились нижче порогів, кращі зосередили біля Хортицького острова, а непридатні до використання – почали розбирати для будівництва помешкань гарнізонам Дніпровської лінії. З відходом корпусу Ф.Штофельна на постійні квартири, розібрані судна просто кинули. Їхні залишки розтягли на дрова і будматеріали запорожці. У Брянську залишалось 14 378 колод корабельного і 366 367 колод будівельного лісу (що призначались для відновлення Очакова і Кінбурна). Корабельний ліс наказали законсервувати на Київській верфі, а будівельний – мав піти на ремонт Київської фортеці і зведення казарм для військ, розквартированих у Київській провінції. Протягом зими 1739–1740 рр. на вивезення із Брянська матеріалів було задіяно понад 46 000 чоловік. Навесні, для сплаву будівельного лісу, задіяли ще 11 000 чоловік. Консервація суден і матеріалів тривала до літа. Дніпровська експедиція перестала функціонувати влітку 1740 р. (хоча офіційно припинила діяльність ще у січні). Через рік остаточно згорнули і Нову Запорозьку верф на Хортицькому острові<sup>100</sup>.

Підводячи підсумки, можна стверджувати, що під час російсько-турецької війни 1735–1739 рр. Дніпровська військова флотилія відіграла помітну роль у бойових операціях росіян у Північному Причорномор'ї, особливо у справі утримання Очакова і Кінбурна. Втім, треба визнати, що результати діяльності флотилії могли б бути значно кращими, якби при будівництві суден пріоритет надавався не кількості, а якості. Розгорнути дії флотилії на Чорному морі не вдалося через недофінансування і цілу низку управлінсько-адміністративних і технічних прорахунків. Разом з тим, величезну проблему для флотилії становили дніпровські пороги. Примітно, що ті самі проблеми мали місце і раніше – під час російсько-турецьких війн 1695–1700 рр. і 1710–1713 рр. (на Дніпрі будувались транспортні флотилії переважно з байдаків). Точніше було б сказати, що в 1737–1739 рр. чиновники Адміралтейств-колегії і Брянського адміралтейства повторили помилки своїх попередників. У майбутньому усі ці помилки врахує «*устроитель Новороссии*» Г. Потьомкін, під керівництвом якого в Херсоні і Миколаєві російські корабелі складуть боездатний Чорноморський флот.

**Gennadiy Shpital'ov**

### **The Dnieper military flotilla (1737 – 1739)**

*In the given article considers the activity of the Dnieper military flotilla during the Russian-Turkish War of 1735-1739. It is displaying the process of building and fighting way of flotilla. Also it has been disclosed the construction features as well as fighting capabilities of ships of flotilla. The place of the flotilla on the theater of combat operations was defined.*

<sup>100</sup> Бумаги Кабинета Министров. – Ч. X. Июль-декабрь 1739 г. // СИРИО. – Т. 130. – С. 235, 344-345, 588-589; Бумаги Кабинета Министров. – Ч. XI. Январь-май 1740 г. // СИРИО. – Т. 138. – С. 12-13, 91, 118-119, 312-318, 320; История отечественного кораблестроения. – Т. 1. – С. 189-190; Тарас А.Е. Сражения и кампании. – С. 132.

**Keywords:** the Dnieper military flotilla, Russian-Turkish War of 1735-1739, process of building of ships of flotilla.

**Геннадій Шпитальов**

### **Днепровская военная флотилия (1737 – 1739)**

*В статье рассматривается участие Днепровской военной флотилии в русско-турецкой войне 1735-1739 гг. Отображен процесс строительства и боевой путь флотилии. Раскрыты особенности конструкции, а также боевые возможности кораблей.*

**Ключевые слова:** Днепровская военная флотилия, русско-турецкая война 1735-1739 гг., строительство кораблей

УДК 94(477.7):929Пшимич“17/18”

**Сергій Краснобай**

### **ПРОЦЕС НОБІЛІТАЦІЇ ЗАПОРОЗЬКОЇ СТАРШИНИ В РОСІЙСЬКІЙ ІМПЕРІЇ: ВАСИЛЬ ПШИМИЧ та ВАСИЛЬ ЧЕРНЯВСЬКИЙ**

*Стаття присвячена нобілітації двох запорозьких старшин Василя Пшимича й Василя Чернявського після зруйнування Запорозької Січі. На їхніх долях з'ясовано найбільш швидкий та офіційний із можливих шляхів переходу козацької старшини у російське дворянство.*

**Ключові слова:** нобілітація, запорозька старшина, Василь Пшимич, Василь Чернявський, російське дворянство.

Однією з проблем, що постійно залишається в центрі інтересів вітчизняних науковців, є проблема ліквідації Запорозької Січі в 1775 р. та подальші політичні, адміністративні, економічні і соціальні зміни в південноукраїнському регіоні. Але, не дивлячись на досить значну розробку теми, залишається ціла низка питань, що потребують розв'язання. Зокрема, перетворення частини січової верхівки – старшини та заможного козацтва – на дворян Російської імперії. Як правило, у літературі лише в загальних рисах констатується факт нобілітації колишньої запорозької еліти та інкорпорація до поміщицького середовища Південної України. У той самий час процес нобілітації української старшини Гетьманщини має значну історіографію. Внаслідок дослідження процесу нобілітації запорозької старшини є одним з найпріоритетніших напрямів у рамках дослідження “післякозацького періоду” історії Південної України. Можна погодитися з думкою Д. Г. Каюка, який вважає, що в історичній науці, в межах даної проблеми, ще не визначено механізм нобілітації, її хронологічні межі, заходи уряду і реакція запорозької старшини та дворянства з цього приводу, чисельність та питома вага колишніх запорожців у лавах південноукраїнських поміщиків та чиновників, їх роль у створенні корпоративних організацій дворянства регіону тощо<sup>101</sup>. Дослідити це можна, в тому числі, через персоналії окремих запорозьких старшин. У зв'язку з вищезазначеним в даній публікації показано інтеграцію

<sup>101</sup> Каюк Д. Г. Нобілітація запорозької старшини наприкінці XVIII – початку XIX ст.// Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. – Запоріжжя, 1999. – Вип. VIII. – С. 259.